

Investitionen in den Fernstraßenausbau

Beschlossen von der 20. Bundesdelegiertenversammlung
am 17. und 18. September 2004 in Bonn.

1. Die VLK-Bundesdelegiertenversammlung fordert die FDP-Bundestagsfraktion auf, darauf hinzuwirken, dass die Investitionen im Fernstraßenbau mindestens auf dem Niveau des Jahres 2002 fortgeführt und anteilig erhöht werden.
2. Die VLK-Bundesdelegiertenversammlung fordert die FDP-Bundestagsfraktion auf, darauf hinzuwirken, dass die voraussichtlich ab 2005 eingehenden Einnahmen aus der LKW-Maut einer strengen Zweckbindung für Infrastrukturinvestitionen im Straßenbereich unterliegen.
3. Die VLK-Bundesdelegiertenversammlung spricht sich dafür aus, die Beteiligungsmöglichkeiten privaten Kapitals am Fernstraßenbau zu erweitern.

Straßen- und Verkehrswegeverbindungen sind zentrale Voraussetzungen, um die sich zunehmend europäisch und international vernetzende Wirtschaft auch in Deutschland wettbewerbsfähig zu erhalten. Die Erfahrungen der vergangenen Jahre zeigen, dass entlang der Autobahntrassen Gewerbegebiete und Investitionsparks angenommen werden und damit auch die heimische mittelständische Wirtschaft ihren Standortvorteil nutzen kann. Mit der Erweiterung der Europäischen Union bekommt Deutschland in zunehmendem Maße Transitaufgaben bei zukünftig kontinuierlich steigenden innereuropäischen Handelsströmen zugeordnet. Vor diesem Hintergrund ist es für die Wettbewerbsfähigkeit und die Sicherung und Entwicklung von Arbeitsplätzen in unseren Städten und Gemeinden von entscheidender Bedeutung, dass die im Verkehrswegeplan des Bundes niedergelegten Vorhaben zeitnah verwirklicht werden und darüber hinaus auch ausreichend Finanzmittel für den Ausbau und die Sanierung vorhandener Verkehrswege bereitgestellt werden.

Statt sich am erfolgreichen Schweizer Modell zu orientieren, haben sich Bundesregierung und die Betreibergesellschaft Toll Collect an ihrem eigenständigen Konzept vollständig verhoven und sind die Ursache dafür, dass Infrastrukturinvestitionen in Deutschland derzeit in beispiellosem Maße zurückgefahren werden, da eingeplante Finanzmittel fehlen. Konnten noch im Jahre 2002 im Bereich des Fernstraßenbaues bundesseits rd. 4,5 Milliarden € bereitgestellt

werden, so sinken diese Aufwendungen im Jahre 2004 bereits auf 4,3 Milliarden €, für das Jahr 2005 sind 4,1 Milliarden € und das Jahr 2006 3,9 Milliarden € eingeplant. Eine vergleichbare Entwicklung ergibt sich im Bereich der Schienenwege: Sind im Jahre 2002 noch rund 6,5 Milliarden € in die Schienenwege investiert worden, so sind für 2004 3,7 Milliarden € und 2005 3,3 Milliarden € eingeplant, für 2006 liegt die Planung bei 3,1 Milliarden €. Die genannten Investitionssummen müssen darüber hinaus vor dem Hintergrund betrachtet werden, dass rund 80 % des Personenverkehrs auf den Straßen stattfindet, nur 8 % auf der Schiene und beim Güterverkehr das Verhältnis 70 % zu 14 % beträgt. Verkehrsverlagerungen haben in den letzten zehn Jahren trotz der massiven Bevorzugung der Schiene im Investitionsaufwand nicht stattgefunden.

Gegenüber den Investitionsleistungen, die im Jahre 2004 voraussichtlich für Straße und Schiene bei weniger als 8 Milliarden € bundesbezogen liegen werden, nimmt der Bund alleine aus der Ökosteuern im Straßenverkehr derzeit jährlich rd. 48 Milliarden € ein. Hinzu kommen ab kommendem Jahr voraussichtlich mehr als 3 Milliarden € aus der LKW-Maut – eine Funktionsfähigkeit des Systems unterstellt. Die durch diese LKW-Maut eingehenden Mittel sollten streng zweckgebunden auch in den Ausbau der Bundesfernstraßen investiert werden und nicht als allgemeine Deckungsmittel im Haushalt des Bundes versickern. Nur dadurch kann die neue Abgabe auch zielgerichtet zu Investitionen herangezogen werden und nicht zur Finanzierung konsumtiver Aufgaben verbleiben.

Tunnel- oder Brückenprojekte mit besonders hohem finanziellen Aufwand, die kurz- oder mittelfristig nicht zu finanzieren wären, sollten analog der Erfahrungen anderer europäischer Staaten in Kooperation mit privaten Investoren realisiert werden, die dann über angemessene Streckenmauten ihren Aufwand erwirtschaften könnten. Wenn hier wichtige Verbindungswege früher realisiert werden können, ist eine solche Kooperation verstärkt zu ermöglichen. Dies darf jedoch nicht zum weiteren Rückzug des Bundes aus dem Bundesfernstraßenbau führen, sondern kann die staatliche Infrastrukturaufgabe nur ergänzen.